

Ibiza entre el Mediterráneo, el Atlántico y el Mar del Norte (siglos XIV y XV)

Angela Orlandi
(Università di Firenze)

Entre los estudiosos, se ha consolidado ya el uso de la expresión “sistema en red” para describir los lazos entre operadores económicos basados en diferentes elementos, como pueden ser las relaciones de negocios, de parentesco, de conocimiento, amistad, confianza y otras (Orlandi 2016, 124; Orlandi 2014, 81-106). En los últimos tiempos, nuevos enfoques interpretativos han contribuido a profundizar en este tema. Un volumen publicado en 2014, coordinado por Andrea Caracausi y Christof Jeggle, exploraba la posibilidad de aplicar el análisis de las redes sociales a la historia del comercio de la baja Edad Media y de la primera Edad Moderna, examinando sobre todo las redes construidas por cada mercader. Más recientemente, Wim Blockmans, Mikhail Krom y Justyna Wubs-Mrozewicz han propuesto un recorrido de carácter más plural en el que se analizan las conexiones entre ciudades, poniendo el acento en cómo su evolución institucional se tradujo en tráfico marítimo e intercambios mercantiles a lo largo de las costas europeas. Así, sugieren que el fenómeno se examine también en términos de actividades financieras, normas jurídicas, lenguajes, modelos arquitectónicos y rutas de navegación. En otras palabras, los autores han tratado de definir el desarrollo de las relaciones entre puertos, costas, rutas comerciales, jerarquías de mercado y redes urbanas, relacionándolas con “la economía circunnavegante” de Braudel (Blockmans, Krom y Wubs-Mrozewicz, 3-4).

En este marco, cabe introducir el tema de las relaciones que se instauraron entre los puertos en cuanto nudos de múltiples rutas comerciales; un terreno de investigación que trata de evaluar el rol de los enlaces marítimos en el proceso de integración económica entre aguas diferentes.¹ Se trata de la reconstrucción de una red particular hecha de escalas grandes, pequeñas y a veces pequeñísimas que, animadas por embarcaciones, hombres y mercancías, permitieron el acercamiento y la fusión de realidades económicas a menudo muy alejadas unas de otras. En este contexto historiográfico, se coloca nuestro intento de examinar aquí los mecanismos de integración entre redes mercantiles y portuarias de Ibiza y, más en general, de las islas Pitiusas, es decir, el archipiélago constituido por la propia Ibiza, Formentera y los islotes adyacentes que idealmente las mantienen unidas. Una porción de mar y de tierra que, como se verá, en los primeros años del siglo XV desempeñó un rol particular de enlace y de intermediación entre los países del Mediterráneo y los países atlánticos y del Mar del Norte.

El corpus documental que hemos utilizado está formado por la correspondencia comercial y los libros contables pertenecientes a las empresas de Francesco Datini. Sabemos bien que esta fuente se refiere a un único grupo empresarial con intereses territoriales y comerciales específicos y que, por tanto, permite reconstruir solamente un cuadro limitado de los movimientos de las naves que tocaban los puertos de aquellas islas.² Sin embargo, estas carencias se compensan con la riqueza de informaciones contenidas en la correspondencia, tanto común como especializada (Orlandi 2008, 11-16), de manera tal que este escenario, circunscrito en cantidad, resulta fidedigno en cuanto a movimientos e interacciones portuarias y mercantiles. De las muchas fuentes consultadas, hemos utilizado con mayor frecuencia las cartas enviadas y recibidas por los hermanos Tuccio y Giovanni di Gennaio. Estos operaron en Ibiza por cuenta del mercader de Prato, de forma más o menos estable, entre julio de 1400 y diciembre de 1405.³ Como se verá, en los primeros dos años del siglo XV, el cierre del puerto de Palma de Mallorca a las naves venecianas transformó a la

¹ La Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica “Francesco Datini” dedicará a este tema su 50ª semana de estudios que se desarrollará en 2018.

² En cuanto a los límites y las potencialidades de la documentación mercantil, y en especial de la correspondencia comercial, véanse (Melis 1973, 14-40; Orlandi 2008, 16-30; Orlandi 2012, 39-49).

³ Estas son las firmas de archivo de la documentación consultada, que iré citando a lo largo del artículo, junto a otras fuentes: ARCHIVIO DI STATO DI PRATO, *Datini* (en adelante, ASPO, *Datini*), 777, 994, 885, 1072, 1084.

más grande de las Pitiusas en una escala alternativa en el derrotero que enlazaba la Laguna véneta con el Mar del Norte y otros puertos.

1. Ibiza, isla de la sal

Entre mediados del siglo XIV y mediados del XV, se registra la mayor presencia y prosperidad de los operadores económicos florentinos en la región aragonesa. Como es sabido, los mercaderes toscanos se interesaban por una gran cantidad de productos ibéricos. La lana del Maestrazgo, con la mallorquina y la menorquina, eran una materia prima fundamental para la industria textil. No eran menos importantes los cueros y las pieles de los criaderos de la misma zona. A estos bienes se sumaban la grana, colorante para teñir de rojo, recogida entre Valencia, Alicante y las zonas meridionales alrededor de Murcia y Orihuela; el arroz de la Albufera y de Gandía; las “semenze”⁴ y el aceite procedentes de los centros al sur de Valencia, a lo largo de la costa hasta Denia y Jávea; los higos secos y las pasas de Benidorm y Alicante, donde estaba prosperando la producción de vino. Para completar el panorama, debemos mencionar otra mercancía muy particular: la sal de las Baleares.

A la sal y las salinas aragonesas se han dedicado muchos estudios pero, como se ha hecho notar, son menos abundantes las investigaciones de enfoque histórico y económico, sobre todo referidas a la realidad catalana (Soller Milla, 207-264).⁵ Precisamente desde el perfil económico, la documentación de que disponemos nos permite ahondar en el conocimiento de la región balear con especial atención a Ibiza y Formentera.

Mallorca tenía sus salinas en Portopetro “a 25 millas de aquí”, escribía en 1398 Cristofano Carocci, gerente de la compañía Datini en Palma.⁶ A dichas salinas recurrían con frecuencia los mercaderes presentes en la isla, aunque todos sabían que la producción más importante se registraba en las cercanas Ibiza y Formentera.

De las salinas de Formentera encontramos una sola información, en la carta del 10 de mayo de 1402 de Giovanni di Gennaio, que escribía: “En la isla de Formentera, más precisamente en Porto Saliere, han fondeado dos naves que probablemente proceden de Flandes”.⁷ El nombre de la escala, el actual Portu Saler, y el hecho de que hubiera fondeadas allí naves del norte de Europa demuestran que la sal era el principal producto comercializado desde ese pequeño territorio. La poca profundidad de las aguas costeras del norte de la isla (Guiral, 97) era muy apta para la producción de la materia prima que había reemplazado al trigo, producto al que la isla debía su nombre. Formentera contribuía, por tanto, a implementar la circulación de la sal por la que Ibiza fue llamada “la isla de la sal”.⁸

“Yo no hago casi nada; hoy iré a buscar sal, para no dejarme estar. Si me mandaseis 300 canas de cañamazo para hacer sacos de sal [...] se vendería a buen precio porque la demanda es grande”,⁹ escribía Gennaio, revelando que el principal producto local alimentaba un intenso tráfico

⁴ El término “semenze” se refería al anís, el comino y las almendras.

⁵ En cuanto a la realidad específica catalano-aragonesa y la balear en particular, señalamos también (Arroyo Ilera, 253-261; Galera i Pedrosa, 561-590; Guiral 1981, 93-108; Guiral 1997, 57-80; Hinojosa Montalvo 1993, 279-292; Hinojosa Montalvo 1995, 191-201; Hinojosa Montalvo 2007; Hocquet 1997, 17-42; Hocquet 1978, 491-526; Malartic, 109-115; Martín Rodríguez, 512-524; Salvador Esteban, 519-540; Sastre Moll, 49-71).

⁶ “presso di qui a 25 migla”. ASPO, *Datini*, 887, Mallorca-Barcelona, Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 20 de enero de 1398, ff. 1r. y 2r.

⁷ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Giovanni di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 10 de mayo de 1402, f. 1r. “Nel’isola di Formentera, coè a Porto Saliere, sono 2 navi surte, pesiamo sieno le navi di Fiandra”.

⁸ La producción de la isla se estimaba de alta calidad, inferior solo a la de Setúbal y Alejandría de Egipto (Heers, 127-132).

⁹ “Io no foe quae niete; io adroe ogimai a portare sale, per no mi istare. Se voi mi mandase canne 300 di canavaco da fae saca da sale [...] venderebesi bene: ché ce n’è grande richiesta”. ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Giovanni di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 14 de julio de 1400, f. 1r.

de exportación. Los estudios de Jean-Claude Hocquet han delineado muy bien las rutas de esos tráficos (Hocquet 1978, 491-526; Guiral, 95-100). Entre los adquirentes más tempranos encontramos a Génova y Venecia, que distribuían la sal en la Italia septentrional, en la región alpina incluida Suiza (Bergier, 111) y en el Cercano Oriente.¹⁰ Es necesario recordar que la isla se encontraba en la ruta que las naves de las dos ciudades marineras recorrían para llegar a Flandes e Inglaterra. Especialmente en el viaje de regreso, después de una escala en Málaga para cargar azúcar, las naves genovesas y venecianas se detenían en Ibiza para comprar la sal que servía para completar la carga y también como lastre para las bodegas.¹¹

La *Superba* la empezó a importar en 1258 y ya en 1282 los mercaderes lligures eran tan numerosos que se hizo necesaria la presencia de un cónsul (Hocquet, 500). Entre los años 1336 y 1343, las relaciones entre Génova y la Corona de Aragón se deterioraron y las embarcaciones genovesas fueron reemplazadas paulatinamente por las vascas; acción indispensable para Génova, considerando también que los suministros que llegaban desde Hyères no cubrían todas sus necesidades (Bergier, 112). A partir de mediados del siglo, poco a poco las importaciones de las Pitiusas recuperaron espacio. Nuestras fuentes dan algunas indicaciones: en 1393, el armador de una nave llamada Moranda partía de Ibiza con destino a Génova;¹² dos años más tarde, en 1395, Giorgio Gambaro y la nave armada por Antonio Bocci cargaban sal destinada a Savona.¹³ En el mismo puerto, encontramos a Gabriello Grillo, especializado en el transporte de ese producto en la ruta Hyères-Gaeta.¹⁴ Obviamente, los suministros destinados a Liguria se efectuaban también con naves castellanas¹⁵ y con embarcaciones de la marinería local, como sucedió en septiembre de 1400 cuando llegó a Génova una “navetta de Ibiza con su tripulación y un cargamento de sal”.¹⁶

A partir del siglo XV, la cantidad de sal ibicenca comercializada en el mercado genovés llegó a superar a la sal oriental y provenzal (Balard, 51). No es casual que, en Ibiza, todavía estuviera activo un cónsul de la “nación”: en 1402, se encontraba al frente de la oficina consular Giovanni Cordiere, que los florentinos consideraban un “buen hombre”, una persona fiable a quien se podía recurrir para cualquier consejo.¹⁷

También Venecia tenía su cónsul. En las postrimerías del siglo XIV y el comienzo del XV, ocupaba el cargo Pere Torella. Debía tratarse de un mercader local¹⁸ que, hasta la llegada de los hermanos Gennaio, fue corresponsal del grupo Datini en la isla.¹⁹ Las primeras relaciones entre la

¹⁰ La nave Maruffa de Giovanni Maruffo trasportò sal de Ibiza hasta Pera en el otoño de 1399. Había zarpado de Génova y llegó a Mallorca el 28 de octubre; prosiguió hacia Ibiza, Gaeta, Tropea, Quíos hasta llegar al Bósforo. ASPO, *Datini*, 637, Barcelona-Florença, Francesco Datini y compañeros a Francesco Datini y Stoldo di Lorenzo y compañeros, 28 de octubre de 1399, f. 1r.

¹¹ ASPO, *Datini*, 885, Ibiza-Barcelona, Giovanni di Gennaio a Francesco Datini y Simone Bellandi, 2 de marzo de 1404, f. 1r.; ASPO, *Datini*, 777, 113197, Ibiza-Génova, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Andrea di Bonanno y compañeros, 16 de junio de 1401, f. 1r.

¹² ASPO, *Datini*, 656, Génova-Florença, Francesco Datini y Andrea di Bonanno y compañeros a Francesco Datini y Stoldo di Lorenzo y compañeros, 26 de octubre de 1393, f. 1r.

¹³ ASPO, *Datini*, 658, Génova-Florença, Francesco Datini y Andrea di Bonanno y compañeros a Francesco Datini y Stoldo di Lorenzo y compañeros, 30 de agosto de 1395, f. 1r.

¹⁴ ASPO, *Datini*, 794, Savona-Génova, Lodovico di Francesco Stefani a Francesco Datini y Andrea di Bonanno y compañeros, 23 de octubre de 1399, f. 1r.; ASPO, *Datini*, 704, Savona-Florença, Naddo Covoni a Francesco Datini, 31 de marzo de 1400, f. 1v.

¹⁵ ASPO, *Datini*, 750, Barcelona-Génova, Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros a Francesco Datini y Andrea di Bonanno y compañeros, 24 de septiembre de 1397, f. 1v.

¹⁶ “navetta di omini di Ibiza con sale”. ASPO, *Datini*, 889, Mallorca-Barcelona, Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros a Francesco Datini y compañeros, 23 de septiembre de 1400, f. 1r.

¹⁷ ASPO, *Datini*, 1084, Valencia-Ibiza, Tuccio di Gennaio a Giovanni di Gennaio, 9 de julio de 1400, ff. 1r. y 2r.

¹⁸ Se deduciría del hecho que Pere Torella escribía en catalán también las cartas dirigidas a los italianos.

¹⁹ ASPO, *Datini*, 885, Ibiza-Barcelona, Pere Torella a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 14 de junio de 1395. En esta misiva y en muchas de las sucesivas, Torella puso la marca comercial del grupo de Prato. En marzo de 1400, se enviaron mercancías al cónsul para que las cargara en las galeras de Flandes. ASPO, *Datini*, 920, Valencia-Barcelona, Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros a Francesco Datini y compañeros, 31 de marzo de 1400, f. 2r.

Serenísima e Ibiza datan de 1281 y se mantuvieron hasta 1660 con diferente intensidad (Hocquet 1978, 505; Hocquet 1990). Incluso la disminución del tráfico a causa de la guerra de Chioggia (1378-79) fue también rápidamente superada. Hacia finales de la década de 1380, encontramos en el puerto naves que transportaban a la Laguna sal, lana y arroz.²⁰ En el decenio siguiente, se intensificaron los intercambios; entre los protagonistas habituales encontramos a Nicoletto Ranieri,²¹ Daniello da Camalino,²² la nave al mando de Nicolò Riscaca y Antonio Elia.²³

Otro destino era Berbería, detectado ya en los primeros treinta años del siglo XIV (Hocquet 1978, 497) y sustancialmente vital también en los años de transición entre los siglos XIV y XV, cuando la documentación datiniana nos informa acerca del valor de la sal en el mercado de Fez y de naves pequeñas y grandes cargadas con dirección a África.²⁴ Entre ellas, merece ser citada la Piccamiglia, muy conocida por los operadores de aquel tiempo, que en 1395 zarpaba hacia Bugía.²⁵

Siempre en la primera mitad del siglo XIV podemos datar los tráficos entre las Pitiusas y el Reino de Nápoles y Sicilia. Revestían una cierta importancia en 1336; en 1343 eran casi insignificantes, pero hacia finales del siglo reconquistaron espacio cuando el precio de la producción sarda se hizo demasiado alto, obligando a Nápoles y Gaeta a abastecerse en Ibiza además de en Hyères (Hocquet 1978, 502).²⁶ Las naves de Luca di Sant'Orzese,²⁷ Pugiada,²⁸ Michele Gualbes²⁹ y Filippo Quaratesi³⁰ se dedicaban a transportar sal de las Pitiusas hacia los puertos tirrénicos del Reino.

Sobre los tráficos con Cerdeña y Sicilia, nuestras fuentes guardan un notable silencio. Esto puede comprenderse fácilmente si se piensa que ambas islas eran, tal vez, las más grandes productoras de sal. No obstante, como ya se ha dicho, los mecanismos por los cuales el precioso condimento se movía en el Mediterráneo no siempre respondían a las lógicas elementales del comercio internacional. Por estas razones, no nos sorprende que en los estudios de Hocquet se mencione el desembarco de sal balear en Palermo y Trapani (Hocquet, 502).³¹ En nuestras fuentes encontramos confirmación de la abundante producción siciliana en las frases que Manno degli Agli escribía en 1388 desde Siracusa: “Cerca de aquí hay tres salinas donde pueden extraerse fácilmente entre 4.000 y 6.000 salmas por año; el precio del producto cargado en la nave sería de 1/2 florín la salma, que es un buen precio. Y la sal es buena”. No encontramos nada más, salvo una información del año 1400 en que Pere Roig, en una misiva dirigida a la compañía Datini de Barcelona, menciona el desembarco de sal pitiusa entre los puertos de Palermo y Mesina.³²

²⁰ ASPO, *Datini*, 709, Venecia-Florenia, Antonio Alamanni y Iacopo di Tedaldo a Francesco Datini y compañeros, 14 de noviembre de 1387, f. 1v.

²¹ ASPO, *Datini*, 994, 421039, Ibiza-Valencia, Ambrogio Rocchi a Andreu Lopiz y Luca del Sera y compañeros, 10 de marzo de 1394, f. 1r.

²² ASPO, *Datini*, 666, Mallorca-Florenia, Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros a Francesco Datini y Stoldo di Lorenzo, 28 de diciembre de 1396, f. 3r.

²³ ASPO, *Datini*, 666, Mallorca-Florenia, Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros a Francesco Datini y Stoldo di Lorenzo, 10 de abril de 1397, f. 1r.

²⁴ ASPO, *Datini*, 1171, tarifa de mercancía, Fez, sin fecha, f. 1v.

²⁵ ASPO, *Datini*, 749, Barcelona-Génova, Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros a Francesco Datini y Andrea di Bonanno y compañeros, 21 de abril de 1395, f. 2r.

²⁶ Para más detalles, consúltase (Manca, 1966; Del Treppo, 1972; D'Arienzo, 134-135).

²⁷ ASPO, *Datini*, 666, Mallorca-Florenia, Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros a Antonio di Filippo y compañeros, 23 maggio 1392, f. 1r.

²⁸ ASPO, *Datini*, 666, Mallorca-Florenia, Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros a Antonio di Filippo y compañeros, 4 de febrero de 1397, f. 1r.

²⁹ ASPO, *Datini*, 888, Mallorca-Barcelona, Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros a Francesco Datini y compañeros, 2 de noviembre de 1398, f. 2r. Por cartas posteriores sabemos que el destino de Gualbes era Gaeta.

³⁰ ASPO, *Datini*, 752, Barcelona-Génova, Francesco Datini y compañeros a Francesco Datini y Andrea di Bonanno y compañeros, 12 de abril de 1400, f. 1v.

³¹ ASPO, *Datini*, 664, Ibiza-Florenia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Stoldo di Lorenzo y compañeros, 13 de enero de 1399, f. 1r.

³² En este caso, la nave descargó la sal entre Palermo y Mesina. ASPO, *Datini*, 920, Valencia-Barcelona, Pere Roig a Francesco Datini y compañeros, 10 de junio de 1400, f. 1r.

Pisa merece una última consideración. Nuestros documentos dicen que se abastecía con más frecuencia de sal provenzal, cargada junto con lana, pieles de cordero y de cabrito.³³ Sin embargo, el abastecimiento de la región balear no estaba totalmente ausente. Federigo Melis señala la presencia de naves florentinas especializadas en el transporte de sal desde las Baleares a Porto Pisano (Melis 1984, 28). También nuestras investigaciones indican desembarcos en los puertos toscanos. Por ejemplo, en 1391 la nave Marchione³⁴ llegó a Livorno cargada de sal. Mientras, a Pisa se dirigía la embarcación castellana de Ocioa Lopis que Cristofano Carocci había fletado junto a un genovés en Palma de Mallorca para enviar 437 *sestieri* de sal balear que sería vendida en dinero contante “antes de que la nave entre al puerto”. Cristofano evaluaba la carga equivalente a unas 60 *staia* florentinas³⁵ que, de venderse a 4 florines cada una, garantizarían una buena ganancia.³⁶ Estos sacos sirvieron también para abastecer el mercado florentino.

La abundante documentación datiniana muestra que la sal de las Pitiusas llegaba también a la Europa central. En la primavera de 1404, atracaron en el puerto de Ibiza dos bellas naves alemanas procedentes de Flandes, justo para cargar sal en sus bodegas (Melis 1984, 10).

Si bien en nuestros documentos las informaciones sobre el comercio de sal son bastante frecuentes, nos parece necesario señalar que el grupo Datini no se dedicó mucho al mismo. Excluyendo el decenio 1366-1379, cuando Francesco, en Aviñón, trató en varias oportunidades la producción francesa,³⁷ y el intento de Manno Agli, unos diez años más tarde, que desde Sicilia pidió a la casa madre que considerara la conveniencia de hacer acopio de sal de Siracusa para los Municipios de la Comuna de Florencia o de Pisa, hemos encontrado solo una operación de compra de sal española, la que se describe poco más arriba, destinada a los mercados toscanos. Son más frecuentes los pedidos que recibían para que tramitaran la licencia de cargarla como lastre (Melis 1984, 51). Tal vez esto se debía a la decisión de ocuparse de otros tráficis aparentemente menos arriesgados. Proponiendo el acopio de sal siciliana, Manno escribía: “es verdad que se trata de un acopio peligroso porque a veces absorbe mucha agua, se pierde todo y se producen inconvenientes y problemas, pero todo tiene remedio si se adoptan mejores sistemas”.³⁸ En definitiva, los dirigentes datinianos procedían con particular cautela. No solo: Tuccio, en una carta enviada a Ibiza a su hermano Giovanni, escribía: “Estoy seguro de que no se puede comprar sal allí, porque para asegurar la ganancia se vende a precio fijo”.³⁹ Un precio preestablecido y fundamentalmente fijo, impidiendo la contratación, aumentaba el riesgo de pérdida.

2. No solamente sal

Así pues, la sal hizo célebre el archipiélago de las Pitiusas en el mundo mercantil de aquel tiempo. Sin embargo, por pequeña que fuera, Ibiza ofrecía otras oportunidades de comercio y manifestaba una cierta vitalidad interna.

³³ ASPO, *Datini*, 532, Montpellier-Pisa, Naddo Covoni a Francesco Datini y Manno Agli, 4 de mayo de 1395, f. 1r.

³⁴ ASPO, *Datini*, 524, 405119, Livorno-Pisa, Niccolò del maestro Pelliari a Francesco Datini, 9 de abril de 1391, f. 1r.

³⁵ Un “staio” florentino equivalía a 24,36 litros.

³⁶ “innanzi la nave entri alla chatena”. ASPO, *Datini*, 889, 902309, Mallorca-Barcelona, Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros a Francesco Datini y compañeros, 23 de agosto de 1400, f. 1r.; ASPO, *Datini*, 667, Mallorca-Florencia, Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros a Francesco Datini y Stoldo di Lorenzo y compañeros, 1 de septiembre de 1400, f. 1v.

³⁷ Lo demuestra la abundante documentación contable de los “Quadernucci di vendite di sale” conservados en su archivo (Villain-Gandossi, Christiane, 1969).

³⁸ “or’è vero che gli è pericolosa incetta perché ali volte prede ’ssai aqua, si perde tutto e anbisi brigha e inpaci, ma pure a tutto di potrà provedere e a tenersi migliori rimedi”. ASPO, *Datini*, 704, Siracusa-Florencia, Manno di Albizo Agli a Francesco Datini y compañeros, 5 de diciembre de 1388, f. 1v.

³⁹ “Io sono certo sale non si può costì comprare, per guadagnare tutto si vende a un pregio”. ASPO, *Datini*, 1084, Valencia-Ibiza, Tuccio di Gennaio a Giovanni di Gennaio, 9 de julio de 1400, f. 2r.

En la isla abundaban los pinares y ello permitió activar el intercambio de madera y pez, utilizada esta última para impermeabilizar las embarcaciones y fabricar barnices (Sastre Moll, 59). Es más, cuando en julio de 1400 Giovanni di Gennaio pidió 300 canas de cañamazo para confeccionar sacos de sal, pidió otras 200 para “hacer sacos para lana”.⁴⁰ Esto demuestra que Ibiza, con sus hermanas baleares, debía tener rebaños de ovejas y cabras que, además de los quesos, proporcionaban aquella materia prima tan solicitada (Orlandi 2010, 377-383). El comercio de la lana debía tener una cierta importancia, dado que involucraba también otros pequeños intercambios como el de las esteras necesarias para cubrir los sacos que quedaban al aire libre cuando en los almacenes no había espacio disponible.

En la isla, además, se producía la orchilla, preciosa sustancia para teñir de rojo que se obtenía secando un líquen que se encontraba en las montañas de todas las Baleares (Orlandi 2010, 360). El corresponsal del grupo de Prato lo adquiría en saquitos para la compañía y también para otros mercaderes florentinos que operaban en Valencia.⁴¹ Otros testimonios, directos o indirectos, demuestran que los pocos residentes de la isla, en especial agricultores, producían aceite y cultivaban viñedos que daban un apreciado vino tinto. Giovanni di Gennaio comerció en vino hasta su partida.⁴²

Ibiza estaba habitada también por pescadores y disponía de “laúdes (*liuti*) locales que transportan pescado”, tripulados por “3 personas y pueden bogar a pareles”.⁴³ Eran embarcaciones ágiles dedicadas especialmente a la pesca, actividad en la que los marineros de la isla eran sumamente hábiles si hacemos caso de la información de que “esperan el pescado[...] en lugares peligrosos”.⁴⁴ A veces, algunas de esas barcas se armaban y se utilizaban para transportar mercancías de gran valor como la plata. Las galeras venecianas obligadas a atracar en la isla desembarcaban también esos metales destinados a llegar rápidamente a las cecas de Barcelona y Valencia.

3. Ibiza, un nudo de la red

En el período que estamos observando, hemos podido registrar algunos de los eventos estudiados por María Teresa Ferrer i Mallol relacionados con las prohibiciones de residencia y de comercio a mercaderes y marineros italianos en los puertos y territorios catalanes, que se sucedieron desde mediados del siglo XIII (Ferrer i Mallol, 393-466). Se trataba de políticas proteccionistas, con frecuencia temporales, que dependían de los conflictos entre los estados de aquel tiempo y que podían impedir, incluso seriamente, las actividades comerciales de los operadores afectados. Le ocurrió por lo menos dos veces a la marinería veneciana, entre 1395 y 1399 cuando se le prohibió atracar en el Grao de Valencia (Orlandi 2008, 58; Ferrer i Mallol, 461-465) y entre 1400 y 1402 cuando se le impidió entrar en Portopí.⁴⁵ En el primer caso, los venecianos desplazaron sus escalas

⁴⁰ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Giovanni di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 14 de julio de 1400, f. 1r.

⁴¹ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 26 de octubre de 1400, f. 2r.; ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 4 de mayo de 1401, f. 2r.

⁴² ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y compañeros, 2 de agosto de 1405, f. 1r.

⁴³ “*liuti di qui che fano il traficho del pesce*” y “*3 persone e posono voghare 3 parili*”. ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 29 de mayo de 1401, f. 2r.

⁴⁴ “*aspetano pesce [...] i luogho perilioso*”. ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 8 de junio de 1401, f. 1r.

⁴⁵ El director de la compañía Datini de Barcelona informó de esto a su colega de Mallorca con estas palabras: “Es verdad que las galeras venecianas no atracarán en Mallorca ni en ningún otro puerto del Reino de Aragón, podrán hacerlo solo en Ibiza. Considero conveniente enviar a uno de los nuestros, que se establezca allí para ocuparse de las mercancías” [*Vere’ le galee viniziane non portino costì, né simile altre loro fuste in i nuno luogho del re d’Araghona se nnon a Eviza. Forse sia buono al tenpo provedervi mandarvi [...] uno de’ nostri di qui a stare là a dare richapito alle robe*]. ASPO, *Datini*, 1053, Barcelona-Mallorca, Francesco Datini y compañeros a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 7 de abril de 1400, f. 1v.

al puerto de Alicante. La alternativa a Palma de Mallorca fue tal vez más simple e inmediata: las naves de la Serenísima se dirigieron a la cercana Ibiza. Esta reacción fue bastante natural porque, como se ha visto, la isla era el lugar donde las naves adquirirían sal o la cargaban como lastre cuando las bodegas no estaban suficientemente cargadas (Hocquet 1978, 491-526). La importancia comercial de los mercaderes venecianos determinó que también se desviara el derrotero de las mercancías y las marinerías menores. El grupo Datini decidió enviar allí, a Ibiza, un corresponsal para distribuir y organizar las mercancías que, de improviso, atiborraron los almacenes del pequeño puerto. La misión recayó en Giovanni di Gennaio, hermano menor de Tuccio que trabajaba para el grupo de Prato hacía ya un tiempo (Orlandi 2010, 390-391). Tuccio estuvo varias veces en Ibiza para ayudar o reemplazar a Giovanni, que enfermó de gravedad y se vio obligado a regresar por un tiempo a la tierra firme.⁴⁶

No sabemos con certeza cuándo el más joven de los Gennaio desembarcó en el archipiélago de las Pitiusas. Probablemente fue en junio de 1400.⁴⁷ Su misión era recibir las mercancías por cuenta del grupo Datini, pero también por cuenta de los florentinos presentes en Barcelona, Valencia y Mallorca.⁴⁸ Los contactos epistolares que estableció, inevitables y frecuentes, constituyen para nosotros un conjunto pequeño y precioso de testimonios en los que, como ya se ha dicho, se fundamenta principalmente este trabajo.

Los dos hermanos condujeron una vida sumamente austera en un mundo donde a veces era difícil obtener hasta lo indispensable: “en estas tierras no se encuentra pan, es más, la mitad de la población come bizcocho”, cuentan en sus cartas. Por otra parte, a causa de los largos períodos de sequía los molinos no podían moler trigo y la isla estaba obligada a importar harina de los puertos vecinos.⁴⁹ No ayudaba tampoco el medio ambiente, pues las numerosas salinas eran insalubres marjales donde el clima cálido y húmedo favorecía la difusión de fiebres maláricas y enfermedades traídas por los musulmanes. No es casualidad que Tuccio recomendase a su hermano instalar la casa

⁴⁶ Introducirse en aquel ambiente no fue fácil. La realidad era dura, no solo por el ambiente, y al inicio le fue providencial la ayuda de Tuccio, que conocía la isla porque había estado allí entre diciembre de 1399 y marzo de 1400 con la misión de cobrar algunas sumas de los Mannini de Brujas. En una de las primeras cartas que escribió a Giovanni, que ya había llegado a Ibiza, encontramos un eficaz decálogo de comportamiento del buen mercader. Son bastante frecuentes los escritos que tienen esta finalidad formativa. Baste pensar en el contenido de algunos “manuales de mercadería”. Pero las consideraciones que Tuccio manda a su hermano son mucho más detalladas y concretas que otras. En primer lugar, debía llevar un cuaderno donde anotar todas las mercancías que recibía y enviaba. También era indispensable que escribiera “breve e sustanzevole” y con continuidad a todos los corresponsales. Fundamental era que guardara reserva sobre las actividades que desarrollaba y que no fuera más allá del mandato que le habían otorgado sus superiores. Igualmente importante era abstenerse del juego y permanecer lejos de las esclavas. Justo a propósito de estas últimas, siendo Tuccio experto conocedor de la isla, escribía: “io conoscho chi ele sono”. No menos importante era vivir con parsimonia y reducir los gastos al mínimo. Giovanni alquiló una tienda y una habitación por 3 florines mensuales, cifra que su hermano consideró excesiva. Le aconsejaba una vida más espartana, que hiciera “conto d’esere in nave”. En resumen, que en la alhóndiga hubiera debido instalar un banco para escribir, un colchón y un par de sábanas para dormir. ASPO, *Datini*, 1084, Valencia-Ibiza, Tuccio di Gennaio a Giovanni di Gennaio, 9 de julio de 1400, f. 1r.; ASPO, *Datini*, 1084, Valencia-Ibiza, Tuccio di Gennaio a Giovanni di Gennaio, 9 de julio de 1400, f. 1v.; ASPO, *Datini*, 1084, Valencia-Ibiza, Tuccio di Gennaio a Giovanni di Gennaio, 9 de julio de 1400, f. 1v.; ASPO, *Datini*, 1084, Valencia-Ibiza, Tuccio di Gennaio a Giovanni di Gennaio, 12 de julio de 1400, f. 1r.; ASPO, *Datini*, 572, Mallorca-Ibiza, Tuccio di Gennaio a Giovanni di Gennaio, 2 de julio de 1400, f. 1r.

⁴⁷ Antes de esto, y por palabras de Tuccio, sabemos que en diciembre de 1399 Giovanni se encontraba en una nave cargada de trigo siciliano con destino a Pisa. ASPO, *Datini*, 919, Tuccio di Gennaio-Vannuccio di Lorenzo, Valencia-Barcelona, 28 de diciembre de 1399, f. 1r.

⁴⁸ Los hermanos Gennaio eran punto de referencia en la isla también para los Soldani, los Mannelli, los Alessandri, los Alberti y Ambrogio di Meo. ASPO, *Datini*, 1084, Mallorca-Ibiza, Tuccio di Gennaio y Giovanni di Gennaio, 2 de julio de 1400, f. 1r.; ASPO, *Datini*, 1084, Valencia-Ibiza, Tuccio di Gennaio a Giovanni di Gennaio, 9 de julio de 1400, f. 1v.; ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 10 de mayo de 1401, f. 1r.; ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 8 de junio de 1401, f. 1r.

⁴⁹ “in questa tera non si trovava pane, azi ci si magava bisconto la metà de la gente”. ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 4 de mayo de 1401, f. 2r.

y la alhóndiga en la denominada “tierra sana”. A todo esto se sumó, en abril de 1402, una violenta epidemia de peste que diezmó a la población: “Aquí la mortandad es grande; si esto sigue así, y hace ya ocho días, antes de un mes no quedará nadie, ni viejo ni joven: se van como el viento y ni siquiera hay quien los lleve a la iglesia”.⁵⁰ Según los cálculos de Tuccio, morían de seis a ocho personas cada día, un ritmo que habría dejado vacía la isla en poco más de un mes, hasta el punto de necesitar que viniera “gente a poblar de nuevo”.⁵¹ Pero estaban de por medio los negocios y la isla no se podía dejar desierta o indefensa. De hecho, el lugarteniente de Ibiza decidió prohibir la salida de la ciudad,⁵² ordenó que solo una puerta quedara abierta y que “todos los hombres de la isla circularan armados”.⁵³

Era de veras una situación difícil, no solo desde el punto de vista medioambiental sino también humano. Tuccio definía Ibiza como un “sitio de ladrones”.⁵⁴ Sin embargo, como ya indicamos, la isla adquirió una importancia estratégica en el sistema de tráfico marítimos. Ya en años anteriores había representado un fondeadero útil en las rutas entre el Mediterráneo y el Atlántico, aunque no con la misma intensidad. Entre 1400 y 1402, el puerto de Ibiza llegó casi a reemplazar al de Mallorca. En él hacían escala las dos redes marítimas: la de las embarcaciones que recorrían distancias largas y medianas y la de los fondeaderos baleares y de la costa valenciana; embarcaciones pequeñas y medianas que interactuaban entre sí y hacia Ibiza, como hasta entonces había sido para Mallorca, dispuestas a adaptarse a las necesidades de los mercaderes y desarrollando de hecho una acción de integración y, si era necesario, de reemplazo en los mecanismos de integración económica que el sistema de tráfico garantizaba.

En el bienio en que Palma permaneció cerrada a los venecianos, según nuestros testimonios entraron y salieron de los puertos de la isla ibicenca 336 barcos que se dirigían o procedían de unas cuarenta localidades diferentes. Es innecesario decir que se trata de una cantidad sin duda inferior a la real. De todos modos, representa un número significativo de pequeños y grandes transportistas que dejan entender la consistencia de los intercambios que tenían por centro a Ibiza. Los datos se refieren casi en su totalidad al puerto ciudadano, si bien hemos registrado el uso de otros lugares: Porto Magno, Bellincanto (Santa Eulària des Riu), Capo Vecchio y una bahía situada a veinte millas de la escala principal de la isla. Estos fondeaderos más pequeños recibían a los buques de menor calado que enlazaban a la isla con Palma.⁵⁵

Del total de las embarcaciones detectadas, hemos podido determinar el número y la tipología de 159, distribuidas de este modo en orden decreciente: 71 barcas; 32 naves genovesas, venecianas y castellanas; 25 laúdes de los cuales uno armado y tres cubiertos; 8 galeras; 4 galeotas; 6 leños; 3 fustas; 3 cocas; 2 *rampini*. A estas naves se sumaron una carraca catalana, la coca pequeña de Arnao Galiere, una otra nave pequeña de la marina ibicenca, una *vacchetta* y la *trita* del veneciano

⁵⁰ “Quie fae grande dano la moria: se la segue come àne comicato e gà è 8 die, di quie a uno mese no ci rimane persona, né vechio, né giovane: vanosene come veto e no si trova chi li porti a la chiesa”. ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Giovanni di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 9 de abril de 1402, f. 1r.

⁵¹ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 25 de marzo de 1402, f. 2v.

⁵² ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 22 de marzo de 1402, f. 1r.

⁵³ “tut’uomo de la vila sia tenuto portare arme”. ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 20 de abril de 1402, f. 1v.

⁵⁴ “luogho di ladri”. ASPO, *Datini*, 885, Ibiza-Barcelona, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y compañeros, 20 de mayo de 1401, f. 1r. En la página web del “Archivio di Stato di Prato” lleva la fecha del 5 de mayo de 1401.

⁵⁵ Las embarcaciones que entraron o salieron de los cuatro puertos fueron cinco.

Bartolomeo Papacone de 400 botas.⁵⁶ Como es bien sabido, a los diferentes tipos de embarcaciones podían corresponder diferentes rutas y mares que surcar (Melis, 1984, 3-35).

Mapa 1. Embarcaciones que entraron y salieron del puerto de Ibiza según la localidad de origen y destino (1400-1402)

Leyenda: ● 1-10; ● 21-30; ● 31-40; ● más de 50 embarcaciones



Examinando el mapa 1, se ven claramente los extremos de las rutas que atracaban en la isla de la sal. Las de larga distancia llevaban a Ibiza productos de mercados lejanos a bordo de naves que enarbolaban diferentes pabellones: las galeras venecianas, por supuesto, pero también las grandes naves genovesas que recorrían las rutas de enlace entre el Cercano Oriente y el Mar del Norte.

Resulta evidente que Venecia, no pudiendo hacer escala en Portopí con sus naves y sus operadores en tierra, tenía mucho interés en el puerto de Ibiza, donde las embarcaciones que conectaban la Laguna con el Mar del Norte empezaron a detenerse cada vez con mayor frecuencia. Los barcos que entraron y salieron de Ibiza con destino a Venecia o a Brujas y Southampton fueron, respectivamente, 36 y 28.

En octubre de 1400, de Flandes llegaron las galeras que desembarcaron gran cantidad de paños, estaño, cobre y pieles de ardilla, una cantidad tal de productos que hubieran podido comprometer seriamente la capacidad de almacenamiento de aquel puerto, para zarpar luego con destino a Venecia cargadas de azúcar y muchas otras mercancías.⁵⁷ En ese mismo momento, se encontraba en el puerto la nave de Giovanni d'Obiza, también veneciana, que estaba cargando

⁵⁶ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 24 de junio de 1401, f. 1r.

⁵⁷ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y compañeros, 16 de octubre de 1400, f. 1r.

mercancías para zarpar el 15 de noviembre.⁵⁸ Otros navíos con destino a la Serenísima eran el de Antonio Concianave, cargado de lana,⁵⁹ y el de Antonio Elia que había llegado de Inglaterra con un cargamento de sarga y paños e izó las velas con las bodegas cargadas de sal.⁶⁰ En la primavera de 1401 atracaron nuevamente las galeras, que esta vez procedían de Venecia y descargaron 10 balas de paños, un fardo de vitelas y dos de tafetán, 122 costales de cobre y 12 saquitos de plata.⁶¹ También Franceschino di Barnaba era veneciano: había llegado al puerto poco antes de las galeras, en el viaje de regreso de Candía, y había desembarcado malvasía,⁶² para proseguir después hacia el Mar del Norte con alumbre y vino.⁶³ Franceschino hacía escala con frecuencia en Ibiza: lo encontramos nuevamente en marzo de 1403, ya pronto para zarpar rumbo a la Laguna con lana, grana, almendras y cerámica.⁶⁴ Las embarcaciones que llegaban desde la Serenísima dejaban también madera que habían cargado en Segna; se trataba de árboles, tablas, cureñas y fustes de ballestas con frecuencia destinados a los activos astilleros barceloneses.⁶⁵

Era también intenso el movimiento de embarcaciones que pasaban por Ibiza durante un viaje de ida o de vuelta a Liguria: “Desde aquí (Génova) parten cada día navíos con destino a Ibiza”, escribían los mercaderes toscanos.⁶⁶ En el período examinado hemos contado 26 por lo menos. Damos algunos ejemplos. Giuliano da Mare, en su viaje de regreso a Génova desde Brujas, traía en la bodega 14 balas de rubia, 8 balas pequeñas de paños, hilo de ballestas y hierro estañado; hizo escala en la isla y luego prosiguió hacia Alejandría.⁶⁷ Un mes más tarde, Gabriello Italiano cargó aquí sal y lana para llevar a Génova.⁶⁸ La mañana del 19 de mayo de 1401, cinco naves genovesas procedentes de Levante descargaron en Ibiza alumbre, algodón y especias y retomaron su viaje con destino a Flandes la mañana siguiente.⁶⁹

La isla de la sal era un nudo importante también en las rutas de media distancia. Baste pensar en los puertos de la Italia centromeridional que aparecen con una cierta frecuencia en la documentación. En octubre de 1400, la nave Sestria partió de Sicilia, hizo escala en Cagliari, Barcelona e Ibiza y regresó luego a la capital catalana.⁷⁰ En julio de 1400, entraron en el puerto dos embarcaciones: una procedente de Andalucía, la otra de Vizcaya. El primero transportaba un cargamento de cueros de buey del valle del Guadalquivir.⁷¹ El mes siguiente llegó la nave Panzana,

⁵⁸ ASPO, *Datini*, 777, Ibiza-Génova, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Andrea di Bonanno y compañeros, 16 de octubre de 1400, f. 1r.

⁵⁹ ASPO, *Datini*, 885, Ibiza-Barcelona, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Simone Bellandi y compañeros, 8 de mayo de 1401, f. 1v.

⁶⁰ ASPO, *Datini*, 777, Ibiza-Génova, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Andrea di Bonanno y compañeros, 16 de junio de 1401, f. 1r.

⁶¹ ASPO, *Datini*, 885, Ibiza-Barcelona, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Simone Bellandi y compañeros, 20 de mayo de 1401, f. 1r.

⁶² ASPO, *Datini*, 885, Ibiza-Barcelona, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y compañeros, 20 de mayo de 1401, f. 1r.

⁶³ ASPO, *Datini*, 854, Brujas-Barcelona, Giovanni Orlandini y compañeros a Francesco Datini y Simone Bellandi y compañeros, 28 de septiembre de 1401, f. 1r.

⁶⁴ ASPO, *Datini*, 885, Ibiza-Barcelona, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Simone Bellandi y compañeros, 12 de marzo de 1402, f. 1r.

⁶⁵ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Giovanni di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 28 de agosto de 1403, f. 1r.

⁶⁶ “Di qui (Genova) parto(no) ogni dì navili per ire a Eviza”. ASPO, *Datini*, 881, Génova-Florenia, Francesco Datini y compañeros a Francesco Datini y compañeros, 26 de julio de 1400, f. 1r.

⁶⁷ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Giovanni di Bartolo a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 16 de septiembre de 1400, f. 1r.

⁶⁸ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 18 de octubre de 1400, f. 1r.

⁶⁹ ASPO, *Datini*, 885, Ibiza-Barcelona, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y compañeros, 20 de mayo de 1401, f. 1r.

⁷⁰ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 9 de octubre de 1400, f. 1r.

⁷¹ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Giovanni di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 29 de julio de 1400, f. 1r.

“nave muy eficiente: transporta 80 personas”.⁷² Había partido de Sevilla con garbanzos, harina y cueros que dejó en el puerto ibicenco para cargar sal con destino a Génova.⁷³ El barco de Giovanni Tecchini, que había pertenecido a Giovanni Terata quien poseía una embarcación de más de 600 botas, partió en enero de 1401 desde Barcelona rumbo a Gaeta, pasando por Palermo y Nápoles.⁷⁴ Unos meses más tarde, la coca de Fogasotto, que también había zarpado de la capital catalana, se detuvo en Calabria, prosiguió a Palermo y luego regresó a Cataluña.⁷⁵ Por su parte, la *trita* de 400 botas, al mando de Bartolomeo Papacone, llegó a Ibiza en el mes de junio de aquel año procedente de Pisa.⁷⁶ En diciembre zarpó de Palma un tal Teriglio, quien hizo escala asimismo en Ibiza en la isla y luego prosiguió con rumbo a Nápoles, deteniéndose en Gaeta y en Calabria. Finalmente, Piero dell’Arando cargó sal allí, nuevamente en Ibiza, después de descargar vinos calabreses.⁷⁷

Si pasamos de las rutas de larga y media distancia a las locales, descubrimos tráficos intensos no solo en dirección a Palma de Mallorca sino también a otros numerosos puertos comprendidos entre Barcelona y Málaga y también de Berbería.

La isla intervenía en particular en la distribución de la lana, artículo importante en las exportaciones españolas. Mediante numerosas embarcaciones, desde los puertos laneros de la costa (como Tortosa y Peñíscola) y desde la misma Palma, la solicitada fibra textil llegaba a Ibiza. Allí se procedía a una “distribución de tránsito”, organizando en ocasiones los envíos para las grandes rutas, en especial hacia Pisa, Génova y Venecia. Naturalmente, también se registraba el movimiento en sentido contrario.

Pero no era solo la lana. En este período se redistribuían también los productos que llegaban del norte de Europa, del Levante y de muchos puertos de la península italiana.

La documentación nos revela que el castellano Pietro di Larando, de regreso de Brujas, dejó en Ibiza 75 balas de arenques que luego prosiguieron hacia Barcelona, donde fueron entregadas a los Alberti que eran los destinatarios finales.⁷⁸ Más aún, en la nave de Piero Castello de Tortosa, en mayo de 1401, Tuccio envió a la compañía barcelonesa 8 balas de estaño de los Contarini⁷⁹ y 20 balas de papel destinadas a la venta.⁸⁰ Cuando escaseaban los viajes directos a la capital catalana, las mercancías se enviaban sobre todo a Peñíscola, puerto que de siempre venía manteniendo estrechas relaciones con las Pitiusas. Transportistas como Giaome di Peñíscola descargaban allí aceite, miel y otras mercancías que luego eran llevadas a Barcelona;⁸¹ en el viaje de regreso, acarreaban la lana que los venecianos no podían embarcar en Portopí.⁸²

⁷² “nave molto a punto: mena 80 persone”.

⁷³ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 24 de octubre de 1400, ff. 1r. y v.

⁷⁴ ASPO, *Datini*, 973, Barcelona-Valencia, Francesco Datini y Simone Bellandi y compañeros a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 13 de enero de 1402, f. 1r. y cartas siguientes; ASPO, *Datini*, 1054, Barcelona-Mallorca, Francesco Datini y Simone Bellandi y compañeros a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 14 de enero de 1402, f. 1r. y cartas siguientes.

⁷⁵ ASPO, *Datini*, 973, Barcelona-Valencia, Francesco Datini y compañeros a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 29 de abril de 1401, f. 1r. y cartas siguientes.

⁷⁶ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 24 de junio de 1401, f. 1r.

⁷⁷ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 11 de marzo de 1402, f. 1r.

⁷⁸ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Francesco Datini y Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 21 de abril de 1401, f. 1r.

⁷⁹ Los Contarini eran importantes clientes venecianos de la compañía de Cataluña.

⁸⁰ ASPO, *Datini*, 885, Ibiza-Barcelona, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y compañeros, 8 de mayo de 1401, f. 1r.

⁸¹ ASPO, *Datini*, 885, Ibiza-Barcelona, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y compañeros, 4 de enero de 1399, f. 2r.

⁸² En este caso, se trataba de la embarcación de Piero Renardo. ASPO, *Datini*, 994, 127581, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 19 de octubre de 1400, f. 1r.

Eran también frecuentísimos los enlaces con Mallorca y Valencia. Respectivamente, hemos contado 51 y 81 de entrada o de salida de la isla.

Los correspondientes datinianos en Ibiza distribuían hacia ambas plazas los bienes que las galeras u otras embarcaciones dejaban en la isla. El 22 de abril de 1401 llegaron dos naves venecianas: las de Antonio Concianave y Marco Bianco.⁸³ La carga que traían fue distribuida por Tuccio que, en un *rampino* de Orlando, envió a Mallorca 8 balas de cobre y 10 de papel; mediante dos barcas, mandó a Valencia 44 balas de papel, una de paños de los Piaciti, una cuarterola de tártaro y dos de malvasía y 6 balas de estaño; siempre a Portopí, un tal Cristofano Doviveni llevó otras 20 balas de papel, ocho de cobre y seis de estaño; y con los dos laúdes cubiertos de Giame Comelis y de Bernardo Agostino envió allí 20 balas de papel de la compañía y una de paños de los Piaciti.⁸⁴ De Mallorca y Valencia, las naves regresaban a Ibiza cargadas de lana,⁸⁵ grana, nueces, quesos,⁸⁶ cuerdas,⁸⁷ arroz de la Albufera,⁸⁸ bizcocho,⁸⁹ y también velos sutiles de Perugia⁹⁰ Todos estos productos se cargarían luego en las embarcaciones que partían hacia las diferentes localidades del Mediterráneo y del Mar del Norte, o bien serían vendidos en el mercado local.

También los puertos menores de la costa valenciana tenían su espacio. En junio de 1401, un laúd “con gente” partió de Ibiza hacia Denia.⁹¹ Mientras, de Jávea podían llegar a la isla barcos cargados de las sabrosas almendras cultivadas en aquel territorio.⁹²

La isla se encontraba también en la ruta que llevaba a Berbería. En efecto, la documentación señala con frecuencia movimientos desde y hacia los emporios africanos. A Porto Magno, en diciembre de 1400, llegaron desde Berbería dos leños cargados de cera y cueros y una nave pequeña con 3.000 cuarteras de trigo, todo destinado a Mallorca.⁹³ La nave castellana que llegó desde Ténès transportaba también un cargamento de trigo, cera y cueros.⁹⁴ En el invierno de 1401 atracó una barca procedente de Honein⁹⁵ y, en 1402, Berlinghieri Tommasi zarpó de la isla con rumbo a

⁸³ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 21 de abril de 1401, ff. 1v. y 2r.

⁸⁴ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 21 de abril de 1401, ff. 1v. y 2r.; ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 27 de abril de 1401, ff. 1r. y v., 3v.

⁸⁵ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 10 de mayo de 1401, f. 1r.

⁸⁶ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 29 de abril de 1401, f. 2r.

⁸⁷ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 10 de mayo de 1401, f. 1r.

⁸⁸ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 29 de abril 1401, f. 1v.

⁸⁹ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 10 de mayo de 1401, f. 1r.

⁹⁰ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 29 de abril de 1401, f. 1v.

⁹¹ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 8 de junio de 1401, f. 1v.

⁹² ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 7 de marzo de 1402, f. 1r.; ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 11 de marzo de 1402, f. 1r.

⁹³ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Giovanni di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 5 de diciembre de 1400, f. 1r.

⁹⁴ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 14 de mayo de 1401, f. 2r.

⁹⁵ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 7 de noviembre de 1401, f. 1v.

Berbería.⁹⁶ De este modo, a través de tan numerosos enlaces llegaban los ricos productos berberiscos que los venecianos no podían adquirir en Mallorca.

Esta intensa actividad de concentración de bienes protagonizada por Ibiza en aquellos años, hizo que llegaran a la isla muchos operadores económicos extranjeros que, como Giovanni y Tuccio di Gennaio, se ocupaban de distribuir los bienes que las numerosas naves dejaban allí. Se podría decir que las dos redes funcionaban también gracias a la presencia en la isla de mercaderes de diferentes nacionalidades.

Entre 1400 y 1402, desembarcaron en la isla y permanecieron allí por períodos más o menos prolongados doce toscanos, tres genoveses, ocho venecianos y el castellano Pietro di Larando, que sabemos que comandaba una nave. Naturalmente, todos ellos interactuaban con la población del lugar. La relación que los extranjeros conseguían establecer con los autóctonos revestía una importancia fundamental para el buen éxito de sus actividades. Baste pensar en los tráficos con Berbería que la empresa Datini administraba con éxito gracias a las relaciones que los directores de las filiales de Palma y Valencia habían entablado con los mercaderes del lugar que imponían un monopolio o poco menos (Orlandi 2010, 361-368). Era necesario cuidar especialmente las relaciones con el cónsul de los venecianos: “debes ser amable con el cónsul de los venecianos, de lo contrario podría perjudicarte durante tu estancia; entabla buenas relaciones, serás bien considerado y por sobre todo te harás apreciar”,⁹⁷ era la recomendación que Tuccio le hacía a Giovanni. Sin duda, la llegada de los hermanos Gennaio no fue del agrado del cónsul porque, como ya se ha dicho, hasta aquel momento él había sido el único corresponsal del grupo toscano.

Por tanto, en aquellos años, las redes marítimas y comerciales cuyas naves fondeaban en la isla de la sal reemplazaron en el juego de las grandes rutas a la red mallorquina y, en algunos casos, a la valenciana y la barcelonesa. En este contexto, los puertos de Ibiza desempeñaron una gran cantidad de funciones: de servicio en la circulación de los bienes de la Europa del norte y del Mediterráneo que se acopiaban en sus escalas; de servicio en la particular redistribución de los bienes africanos; y de absorción y abastecimiento de las tierras de la península ibérica cuya referencia eran los puertos distribuidos entre Málaga y Barcelona.

4. Conclusiones

Los primeros años del siglo XV fueron un período intenso de la vida económica de Ibiza. El abandono temporal de Mallorca por parte de la marinería veneciana regaló a la isla de la sal una etapa de mayor prosperidad. Hasta aquel momento, muchas de las embarcaciones que navegaban por las rutas mediterráneas y atlánticas la habían incluido en sus escalas principalmente por la sal. Pero el oro blanco de la isla no había sido suficiente para lanzarla en la red portuaria y marítima de la región catalano-aragonesa, relegándola al papel de puerto secundario. La fortuna de Ibiza fue la fuerte conflictividad política de aquel período y la intolerancia de los mallorquines por las actitudes de los venecianos. Estos practicaban un fuerte proteccionismo respecto de la marinería del rey Martín y, en las islas, intentaban evadir los impuestos (Macaire, 378).

De este modo, la isla adquirió un rol de integración, reemplazando parcialmente a Mallorca en los tráficos venecianos y en las actividades relacionadas. En esta especie de ajuste de las rutas y de la carga y descarga de tantas mercancías, la rápida adaptación de Ibiza hizo evidente que, en el área marítima en torno al archipiélago balear y la costa mediterránea de España, los mecanismos de subsidiariedad entre puertos grandes y pequeños eran eficientes y habituales. Existía una

⁹⁶ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Giovanni di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 10 de mayo de 1402, f. 1r.

⁹⁷ “ti porti piaccivolmente con cotesto consolo de’ veniziani, egli arà male la tua sta(n)za: rispondi piacevolmente che ti giterà buona ragione e soprattutto ti fa ben volere”. ASPO, *Datini*, 1084, Valencia-Ibiza, Tuccio di Gennaio a Giovanni di Gennaio, 9 de julio de 1400, f. 2r.

subsidiariedad entre los puertos garantizada por la costumbre y la frecuencia con que la marinería local se desplazaba de un lugar a otro. El motivo para reemplazar un trayecto por otro venía dado también por la atención con que los operadores económicos vigilaban los movimientos de las mercancías y la necesidad de colocarlas adecuadamente. Los desembarcos en la isla eran una variante necesaria con respecto a los trayectos tradicionales, pero el fin último era que las mercancías llegaran a su destino final preestablecido. La tarea de esos pequeños puertos, igual que cuando la escala para las mercancías fue Alicante, atenuó los efectos negativos de la prohibición de atracar, y no solo eso: ante esta nueva dinámica, parecieron aumentar los mecanismos de conexión entre los territorios del interior y el comercio internacional. Los frutos secos procedentes de las grandes áreas agrícolas al sur de Valencia se mezclaban con las *semenze* producidas por los mismos agricultores de origen árabe y se cargaban en las mismas embarcaciones pequeñas y medianas que transportaban dátiles de Berbería y de la España meridional. Barcos medianos y pequeños circulaban por una red de rutas que hoy muestran cómo se complementaban eficazmente las localidades de partida y las etapas intermedias, el punto final de llegada y los puntos intermedios y hasta los mismos lugares intermedios entre sí.

Esta reciprocidad entre puertos y marinerías diferentes servía para no perder espacios económicos y para evitar la lentitud de los tráficos (Orlandi 2017, 305-319). Era un juego dirigido por los mercaderes, que podían así vigilar tanto los mecanismos de larga distancia como los locales. Eran los mecanismos de la información y de la intuición, respaldada por el adecuado conocimiento, los que garantizaban estos complicados mecanismos de integración.

En aquellos años, la vitalidad económica de la isla creció de manera evidente, los almacenes se llenaban rápidamente de mercancías y a veces no daban abasto para contener todas las mercancías descargadas, hasta el punto que los sacos de lana quedaban al aire libre, cubiertos únicamente con esteras.

También la actividad en el puerto debía de ser intensa. En octubre de 1400, nos cuenta Tuccio, una nave veneciana con poca tripulación, debiendo cargar la bodega, pagaba cada día a diez esclavos para que movieran el árgano.⁹⁸ También el mercado del crédito mostraba una cierta vitalidad: el propio Tuccio presentó una letra de cambio para cobrarla a Ghuiliel Roggio, mercader local que no la pagó pero prometió hacerlo.⁹⁹

Cuando los venecianos regresaron a Portopí, se apagaron los reflectores que iluminaban el archipiélago de las Pitiusas. En una misiva de marzo de 1402, Tuccio escribía: “Este año, las galeras no atracarán aquí en razón de los nuevos impuestos que se han introducido”.¹⁰⁰

Es evidente que una cierta presión fiscal podría contribuir a dar riqueza a la isla, pero también suponía el peligro de acelerar su abandono tan pronto como las condiciones lo permitieran.

Las mercancías exportadas pagaban un impuesto sobre el valor denominado “ompenagio” de 2,5 dineros por libra que debía abonarse antes de iniciar las tareas de carga.¹⁰¹ Los bienes importados, en cambio, pagaban un dinero por libra.¹⁰² Como ya se dijo, era una imposición bastante gravosa que determinaba no pocos intentos de evasión.

En una ocasión, por informaciones erróneas sobre el modo en que se había escondido un fardo de paños, Tuccio se vio obligado a romper todos los carrales o barriles de tártaro transportados desde la Laguna en la nave de Antonio Contarini.

⁹⁸ ASPO, *Datini*, 994, 127582, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 19 de octubre de 1400, f. 1v.

⁹⁹ ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci y compañeros, 21 de abril de 1401, f. 1v.

¹⁰⁰ “Non ponghono qui le ghalere uguanno: òlo caro per questi diritti ci si sono posti, almeno conoscerano che per diritti non ci voliono pore!”. ASPO, *Datini*, 1072, Ibiza-Mallorca, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Cristofano Carocci, 24 de marzo de 1402, f. 1r.

¹⁰¹ ASPO, *Datini*, 994, Ibiza-Valencia, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y Luca del Sera y compañeros, 4 de mayo, f. 1v.

¹⁰² ASPO, *Datini*, 885, Ibiza-Barcelona, Tuccio di Gennaio a Francesco Datini y compañeros, 14 de mayo de 1401, f. 1r.

Pese a todo, pese al regreso de los venecianos a Palma, el rol de Ibiza no se perdió totalmente y algunos operadores decidieron quedarse. Lo hizo Giovanni di Gennaio, permaneciendo en la isla por lo menos otros tres años, hasta 1405.

Obras citadas

- Arroyo Ilera, Rafael. "La sal en Aragón y Valencia durante el reinado de Jaime I." *Saitabi* 11 (1961): 253-261.
- Balard, Michel. "Il sale di Genova tra Mar Nero e Mediterraneo occidentale". En Stefano Pira ed. *Storia del Commercio del Sale tra Mediterraneo e Atlantico, Atti del Convegno Internazionale, Cagliari-Quartu Sant'Elena 28-30 aprile 1996*. Cagliari: AM&D, Cagliari, 1997. 43-55.
- Bergier, Jean-François. *Una storia del sale*. Venezia: Marsilio, 1984.
- Blockmans, Wim, Krom, Mikhail y Wubs-Mrozewicz, Justyna. "Maritime trade around Europe 1300-1600." En Wim Blockmans, Mikail Krom y Justina Wubs-Mrozewicz eds. *The Routledge Handbook of Maritime Trade Around Europe 1300-1600*. New York: Routledge Handbooks, 2017. 3-4.
- Commercial Networks and European Cities, 1400-1800*. Andrea Caracausi y Christof Jeggle eds. London: Pickering & Chatto, 2014.
- D'Arienzo, Valdo. "Le fonti di approvvigionamento del Regno di Napoli e il sale Sardo tra Mediterraneo ed Età Moderna". En Stefano Pira ed. *Storia del Commercio del Sale tra Mediterraneo e Atlantico, Atti del Convegno Internazionale, Cagliari-Quartu Sant'Elena 28-30 aprile 1996*. Cagliari: AM&D, 1997. 129-146.
- Del Treppo, Mario. *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*. Napoli: L'Arte Tipografica di Napoli, 1972.
- Ferrer i Mallol, María Teresa. "Els italians a terres catalanes (segles XII-XV)." *Anuario de Estudios Medievales* 10 (1980): 393-466.
- Galera i Pedrosa, Andreu. "Sal, Ganadería, cañadas, trashumancia, salazones y economía de montaña en el caso de la villa ducal de Cardona (Barcelona), la Cataluña central y los Pirineos: siglos XII-XVII." En Morère Moliero, Nuria Elisa eds. *Las salinas y la sal de interior en la historia: economía, medio ambiente y sociedad*, vol. I. Madrid: Universidad Rey Juan Carlos, 2007. 561-590.
- Guiral, Jacqueline. "Le sel d'Ibiza et de la Mata à la fin du Moyen Âge." En Guy Cabourdin ed. *Le sel et son histoire. Actes du Colloque de l'Association Interuniversitaire de l'Est*. Nancy: Université de Nancy II, 1981. 93-108.
- Guiral, Jacqueline. "Salines et grand commerce en la Méditerranée au XV^e siècles." En Stefano Pira ed. *Storia del Commercio del Sale tra Mediterraneo e Atlantico, Atti del Convegno Internazionale, Cagliari-Quartu Sant'Elena 28-30 aprile 1996*. Cagliari: AM&D, 1997. 57-80.
- Heers, Jacques. "Le commerce du sel en le Méditerranée occidentale au Moyen Age". En *Le rôle du sel dans l'Histoire, Travaux préparés sous la direction de Michel Mollat*. Paris: Publications de la Faculté de Lettres et Sciences Humaines de Paris, Sorbonne, Serie "Recherches", tome 37, 1968. 127-132.
- Hinojosa Montalvo, José. "Comercio y sal en el cap de Cerver (Orihuela) en la baja Edad Media." *Investigaciones Geográficas* 13 (1995): 191-201.
- . "Las salinas de mediodía alicantino a fines de la Edad Media." *Investigaciones Geográficas* 11 (1993): 279-292.
- . *De Valencia a Flandes. La nave della frutta*. Valencia: Fundació Juame II El Just, 2007.
- Hocquet, Jean-Claude. "Ibiza, carrefour du commerce maritime et témoin d'une conjoncture méditerranéenne (1250-1650 env.)." En *Studi in memoria di Federico Melis*. Napoli: Giannini, 1978. 491-526.
- . "Navires et transport international du sel en Méditerranée à la fin du Moyen Age." En Stefano Pira ed. *Storia del commercio del sale tra Mediterraneo e Atlantico, Atti del Convegno Internazionale, Cagliari-Quartu Sant'Elena 28-30 aprile 1996*. Cagliari: AM&D, 1997. 17-42;

- . *Il sale e la fortuna di Venezia*. Roma: Jouvence, 1990.
- Macaire, Paul. *Majorque et le commerce international (1400-1450 environ)*. Lille: Université de Lille III, 1986.
- Malartic, Yves. "Sel et salines dans le royaume de Valence (XIII^e-XV^e siècles)." En Guy Cabourdin ed. *Le sel et son histoire. Actes du Colloque de l'Associacion Interuniversitaire de l'Est*. Nancy: Université de Nancy II, 1981. 109-115.
- Manca, Ciro. *Aspetti dell'espansione economica catalano-aragonesa nel Mediterraneo occidentale. Il commercio internazionale del sale*. Milano: Giuffrè, 1966.
- Martín Rodríguez, José Luis. "Nacionalización de la sal y araceles extraordinarios en Cataluña (1365-1367)." *Anuario de Estudios Medievales* 3 (1996): 512-524.
- Melis, Federico. "Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medioevo." En Luciana Frangioni ed. *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, Prato-Firenze: Istituto Internazionale di Storia Economica «F. Datini»-Prato, Le Monnier, 1984. 3-68.
- . *Documenti per la Storia Economica dei secoli XIII-XVI*. Firenze: Olschki, 1973.
- Orlandi Angela. "Networks and Commercial Penetration Models in the Late Medieval Mediterranean: Rvisiting the Datini." En Andrea Caracausi y Christof Jeggle eds. *Commercial Networks and European Cities, 1400-1800*. London: Pickering & Chatto, 2014. 81-106.
- . "A Man from Prato in the Maestrazgo. Tuccio di Gennaio, Wool Merchant." En Giampiero Nigro ed. *Francesco di Marco Datini. The Man the Merchant*. Prato-Firenze: Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini"-FUP, 2010. 377-383.
- . "Le prestazioni di un holding tardo medievale rilette attraverso alcune teorie di management e la Social Network Analysis." En *Innovare nella Storia Economica: Temi, Metodi, Fonti*. Prato: Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini"-Prato, 2016. 117-148.
- . "Palma di Maiorca e la rete dei porti balearici (secoli XIV – XV)." En Bruno Figliuolo, Giuseppe Petralia, Pinuccia Franca Simbula eds. *Spazi economici e circuiti commerciali nel Mediterraneo del Trecento. Atti del Convegno Internazionale di Studi, Amalfi, 4-5 giugno 2016*. Amalfi: Centro di Cultura e Storia Amalfitana, 2017. 305-319.
- . "The Catalonia Company: an Almost Unexpected Success." En Giampiero Nigro ed. *Francesco di Marco Datini. The Man the Merchant*. Prato-Firenze: Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini"-FUP, 2010. 347-376.
- . «Ora diremo di Napoli». *I traffici dell'area campana nei manuali di commercio*. Firenze: FUP, 2012.
- . *Mercanzie e denaro: la corrispondenza datiniana tra Valenza e Maiorca (1395-1398)*. Valencia: PUV, 2008.
- Salvador Esteban, Emilia. "La comercialización de la sal en el reino de Valencia durante la época foral moderna." En *Homenaje al Dr. Juan Peset Aleixandre*. Valencia: Universidad III, 1982. 519-540.
- Sastre Moll, Jaume. "La exportación de sal y de pez de Ibiza, 1327-1343." *Estudis d'Història Econòmica* (1986): 49-71.
- Soler Milla, Juan Leonardo. "El aprovechamiento de los recursos naturales: explotación y producción de la sal en el mediodía valenciano (ss. XIII-XVI)." En Sonia Villar Mañas ed. *Sal, Agricultura y Ganadería. La formación de los paisajes rurales en la Edad Media*. Palma de Mallorca: Vessants, arqueologia i cultura, 2013. 207-264.
- Villain-Gandossi, Christiane. *Comptes du sel (Libro di ragione e conto di salle) de Francesco di Marco Datini pour sa compagnie d'Avignon, 1376-1379*. Paris: Bibliothèque Nationale, 1969.